

O Boletim de Conjuntura (BOCA) publica ensaios, artigos de revisão, artigos teóricos e empíricos, resenhas e vídeos relacionados às temáticas de políticas públicas.

O periódico tem como escopo a publicação de trabalhos inéditos e originais, nacionais ou internacionais que versem sobre Políticas Públicas, resultantes de pesquisas científicas e reflexões teóricas e empíricas.

Esta revista oferece acesso livre imediato ao seu conteúdo, seguindo o princípio de que disponibilizar gratuitamente o conhecimento científico ao público proporciona maior democratização mundial do conhecimento.



BOLETIM DE CONJUNTURA

BOCA

Ano VII | Volume 24 | Nº 72 | Boa Vista | 2025

<http://www.ioles.com.br/boca>

ISSN: 2675-1488

<https://doi.org/10.5281/zenodo.17808686>



PERIURBANIZAÇÃO E TRANSPORTE COLETIVO EM SANTARÉM (PA): ESTRUTURAS E ORGANIZAÇÃO NA RODOVIA PA-370 (2016–2025)

Gabriel Augusto Nogueira dos Santos¹

Resumo

Este estudo analisou a dinâmica do transporte coletivo em comunidades periurbanas da cidade de Santarém (PA), buscando identificar os fatores que condicionam sua organização e as implicações dessas dinâmicas para a oferta e continuidade do serviço. Engloba-se nessa análise, as dinâmicas recentes na relação campo-cidade e seus impactos nos circuitos da economia, enfatizados a produção rural e seu escoamento, além da questão da utilização do serviço de transporte, entendido como bem social e aspecto mercadológico. A pesquisa utilizou-se do método teórico-dedutivo e de uma abordagem exploratória e descritiva quanto aos fins e qualitativa quanto aos meios. Os procedimentos metodológicos utilizados neste estudo foram de revisão bibliográfica, bem como estudo de caso com trabalho de campo. Os resultados revelaram uma organização precarizada do sistema de transporte coletivo periurbano, caracterizada por elevada rotatividade entre os agentes operadores, formação de monopólios e disputas por territórios empresariais, ocasionando fragilidades e disputas por território, além de uma falta de regulação estatal, o que impacta na oferta regular e qualificada do serviço de transporte estruturais evidenciam tensões na gestão e na prestação do serviço, refletindo assimetrias na inserção dos operadores nos circuitos da economia.

Palavras-chave: Circuitos da Economia Urbana; Periurbanização; Transporte Urbano.

Abstract

This study analyzed the dynamics of public transportation in peri-urban communities of the city of Santarém (PA), seeking to identify the factors that condition its organization and the implications of these dynamics for the supply and continuity of the service. This analysis encompasses recent dynamics in the rural-urban relationship and their impacts on economic circuits, emphasizing rural production and its distribution, as well as the issue of the use of transportation services, understood as a social good and a market aspect. This research employed a theoretical-deductive method and an exploratory and descriptive approach in terms of its aims, and a qualitative approach in terms of its means. The methodological procedures used in this study included bibliographic review, as well as a case study with fieldwork. The results revealed a precarious organization of the peri-urban public transport system, characterized by high turnover among operating agents, the formation of monopolies and disputes over business territories, causing weaknesses and territorial disputes, as well as a lack of state regulation, which impacts the regular and qualified supply of transport services. Structural factors highlight tensions in the management and provision of the service, reflecting asymmetries in the insertion of operators in the circuits of the economy.

Keywords: Periurbanization; Urban Economy Circuits; Urban Transport.

¹ Doutorando em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido pela Universidade Federal do Pará (UFPA). E-mail: nogueira.gabriel01@gmail.com



INTRODUÇÃO

A inserção e a manutenção do funcionamento dos sistemas de transporte urbano constituem um dos maiores desafios para a administração municipal devido à importância como um elo essencial dos fluxos entre os fixos, possuindo uma importância centrada no debate relacionado ao ir e vir. Diante desse cenário, é importante a seguinte pergunta: Como se locomover? Qual o papel da Logística no transporte de passageiros? Nessa concepção, é importante destacar o transporte um agente de dualidades, ao mesmo tempo que é referente pela questão social, também é enfatizado o seu lucro, a partir da sua operação e atratividade.

O debate referente ao mercado de transporte, muita das vezes é referente apenas ao rodoviário e ao urbano, não somente na academia, mas associados aos debates de políticas públicas, o que torna o transporte periurbano e rural, um elo pouco compreendido. Enfatiza-se nessa conjuntura, um olhar diferenciado sobre as relações já destacadas e as novas configurações referentes a origem-destino das viagens, como é o caso da área de estudo escolhida para a pesquisa, que é o município de Santarém, cuja configuração envolve uma insegurança jurídica, regimentos e licitações precarizados ou sem conexão com a real atuação dos agentes empresariais.

Diante do cenário introduzido, a principal questão é: Como se contextualiza a organização do transporte coletivo nas áreas periurbanas de Santarém? A partir da pergunta central em questão, percebe-se a importância delas como um norteador para os possíveis objetivos e as discussões a surgirem durante o trabalho, onde a investigação procura compreender as dinâmicas organizacionais e a estruturação do transporte periurbano que possam traduzir as reais dimensões de conflitos entre estado e empresas e os fatores críticos que impedem uma segurança jurídica.

O objetivo do estudo é compreender a organização do transporte coletivo e as conjunturas existentes em comunidades periurbanas de Santarém, em que foram traçadas as especificidades: analisar a oferta de serviço de transporte nas comunidades, baseadas na questão do produto ofertado e sua qualidade; compreender as questões de qualidade e eficiência no sistema de transporte, a partir das ferramentas de análise e identificar as tomadas de decisão nos Sistemas de Transporte Público de Santarém, tendo como ênfase, as linhas e as dinâmicas operacionais dos agentes empresariais.

O estudo está estruturado em duas seções, incluídas a atual seção de Introdução e a seção de Considerações Finais. Na primeira seção, intitulada como referencial teórico apresenta-se uma agenda teórico-conceitual sobre logística, transportes e as cidades. Na segunda seção, o estudo de caso em Santarém (PA) é apresentado em termos de análise e discussão.



REFERENCIAL TEÓRICO

Entender a relação entre Logística, Transportes e Cidades, englobam a necessidade de Planejamento e Gestão a médio e longo prazo. Nisso, a importância é associada ao campo de gestão públicas, pautadas nas tomadas de decisão e resolução de problemas que aconteceram ou estão presentes, posteriormente, sendo responsáveis pelas respostas a serem dadas a sociedade. Trabalha-se, a partir desse contexto, o *policymaking*, cujo conceito trazido por Jungiger (2014), reflete no que pode ser considerado como um design, envolvendo a identificação, a avaliação, implementação e avaliação de políticas públicas.

Interligados a essa premissa, podemos utilizar como agentes de análises, quando se trata de Logística e Transportes, ferramentas de análise específicas da área, que podem englobar a qualidade de oferta do serviço, modernização operacional e os benefícios-custos de investimento. Para isso, a busca por um sequenciamento de resolução dos problemas é considerada um fator primordial na otimização e eficiência na oferta do serviço de transporte, de como a empresa pode atender de acordo com as novas exigências e como as questões mercadológicas, onde Afonso e Santos (2015) nos apresentam as flexibilidades e tomadas de decisão, são considerados fatores primordiais na relação empresa x usuário do transporte.

Com toda essa dinâmica, a organização precisa e deve procurar analisar todas as suas demandas e seus impactos perante a oferta e demanda do serviço prestado. Um diagnóstico preciso pode ser feito a partir das ferramentas de análise, em que os elementos analisados podem ser considerados como um medidor de falhas, níveis de satisfação e as causas-efeito ou causa-raiz das falhas existentes na organização, posteriormente destacados na prestação do serviço. No âmbito do transporte, essa preocupação deve ser cada vez mais transparente, visto que o serviço deverá ser embasado no direito social, associados a uma conjuntura mercadológica ou lucrativa.

Outros autores destacam a existência de aspectos exclusivos do transporte associados aos indicadores, sobretudo ao referir-se as questões de gestão e organização por parte dos agentes públicos. Oliveira (2003) e Ferraz e Torres (2004) alocam nesse cenário, alguns aspectos associados a uma doutrina de transporte e seus indicadores. Como doutrina, percebe-se a questão da generalidade, eficiência, modicidade tarifária, cortesia e viabilidade, além de indicadores como a acessibilidade, conveniência, tempo de viagem, a confiabilidade em relação às viagens, à segurança (pública e viária) e ao custo da tarifa associada à qualidade do serviço.

Essa dita doutrinação, envolve a questão dos agentes reguladores e dos operadores do transporte, agentes empresariais ou unidades empresariais, conceitos também enfatizados em uma literatura clássica,



a partir de Henry (1999) e posteriormente, em um contexto regional com os estudos de Castro (2015), pode-se enfatizar a dualidade do debate do transporte como bem-estar social ou uma análise mercadológica, que engloba os cenários de regulação, avaliação contínua e necessidade de aprimoramento e correção de falhas, onde se é pensada principalmente, a qualidade e eficiência ou até mesmo, a compreensão dos diversos processos heterogêneos no espaço e a integração das cadeias de transporte (CRUZ; CARVALHO, 2015).

Entrelaçar as relações de planejamento, ferramentas de análise e posteriormente, a Gestão de Transportes, é englobado os debates da mobilidade urbana a partir dos elementos geográficos como a especulação imobiliária, mudanças socioeconômicas e as novas dinâmicas de uso e ocupação do espaço, a partir do que Santos (2004) classifica como sistemas de ações e sistemas de objetos. Nisso, é importante mensurar, que a análise deve ser feita de forma integrada, principalmente atrelado com os fluxos e fixos, a partir das atividades econômicas e técnicas a serem desenvolvidas no território.

Considera-se, portanto, que o transporte é um elo principal do ir e vir da sociedade que habita a cidade, mesmo não considerando como um fator para o desenvolvimento, mas um agente essencial na consolidação das atividades econômicas. Nesse sentido, Senna (2014) pode destacar a atuação do transporte em simultâneo, como um bem necessário, mas como um dos problemas associados às disparidades regionais e ao valor agregado associado ao desenvolvimento, ainda que haja elementos problemáticos como a segregação socioespacial, impactando diretamente na oferta e demanda do serviço.

Entender o contexto do transporte e sua evolução, a partir dos objetivos, desafios e o surgimento dos novos fluxos e fixos, envolvem o debate das relações entre o estado e os agentes privados, em que Afonso e Santos (2015) mencionam os novos desafios de gestão e modernização, simbolizadas pelas formas de concorrências e de como o produto deve ser aprimorado com o tempo e o acompanhamento das dinâmicas urbanas, o que gera dualidades econômicas, sociais, estas presente no que é definido como Teoria dos Circuitos da Economia, proposto por Santos (2008) e que será apresentado neste estudo, mais a frente.

Posteriormente, o debate político envolve a atuação do estado e suas relações com o capital privado, sejam em parcerias ou em conflitos de territorialidade ou ainda mais, o controle de quem planeja e quem gere o transporte. Entender sua atuação envolve desde o planejamento de itinerários às compensações envolvidas nos custos operacionais, o que demanda de uma viabilidade técnica e econômica, como é exigida nos regimes de concessão/permissão fortalecida principalmente a partir dos anos 1990, com a Lei n. ° 8.666/93 (Lei de Licitações), de modo a trazer uma segurança e viabilidade jurídica para a delimitação operacional e a condução dos processos

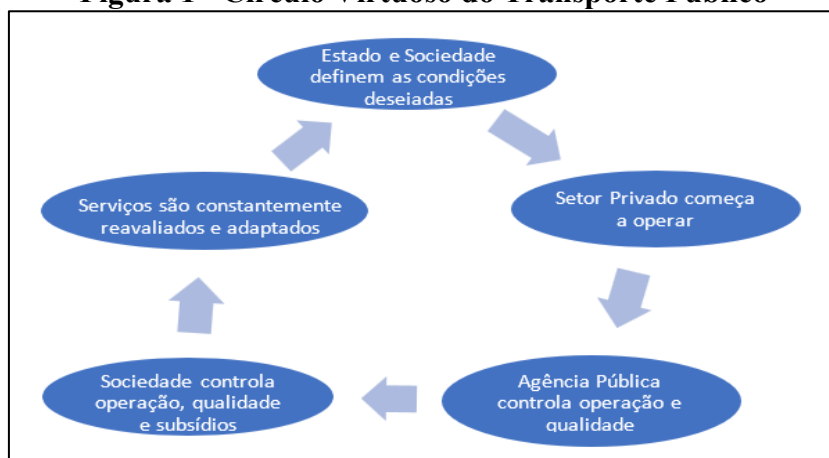


Outrora, nos múltiplos conflitos, debates sobre circuito, estende-se o debate sobre a multiplicidade dos papéis do Estado, onde sua gestão é dimensionada no provimento de infraestrutura e no formato a ser definido pelas operações. Nas perspectivas econômicas e geográficas, os estudos de Senna (2014) e Corrêa (2018) apontam a importância do Estado como agente regulador e provedor do espaço, vinculado a interesses nem sempre coesos com a população em geral, e sim, com grupos específicos, de modo que a questão regulatória nem sempre atenderá a princípios de fato no tocante a operação, vinculados com parâmetros políticos.

Esse debate antagônico, é visto por Oliveira Neto (2022) e Oliveira Neto e Nogueira (2024), em que engloba a função social do transporte, mas associa-se a máxima lucratividade, o que em muitos aspectos podem ser vistos como um elemento de precarização operacional, evidenciando a falha operacional e a falha de regulação. Além disso, evidencia os conflitos e a materialização desigual da oferta e da demanda, a conexão entre centro e periferia.

A partir disso, os projetos de transportes devem ser pensados em duas vertentes: social e particular, de modo a angariar a função social do transporte, com a referência da lucratividade e a capacidade de investimento do serviço por parte do agente privado. Vasconcellos (2000, 2001) e Ferraz e Torres (2004) já analisava os conflitos existentes no transporte, suas demandas e o enfoque político, além das questões técnicas, sociológicas e socioeconômicas, enfatizados nas disparidades de público e privado, em relação as dimensões políticas, de impactos e a existência do que seria um circuito virtuoso, onde os interesses sejam de fato, consolidados e sem conflitos por ambos os lados (figura 1).

Figura 1 - Circuito Virtuoso do Transporte Público



Fonte: Elaboração própria. Baseada em Vasconcellos (2000) e Santos (2024)

A proposta de um “círculo virtuoso”, desenvolvida anteriormente por Vasconcellos (2000), é sobre uma maior seguridade jurídica e técnica coerente na atuação do transporte coletivo. A integração entre o órgão gestor, as normativas estabelecidas por ele e a sua adaptação é de suma importância para a atração



e mitigação dos impactos em relação às problemáticas do sistema, sobretudo no que se refere aos desempenhos operacionais e seus custos. Nisso, Cruz e Carvalho (2015) e Valente *et al.* (2016), analisam esses quesitos pela premissa de tomadas de decisão que estejam atreladas as unidades e agentes empresariais, ainda que sejam dimensionadas com os parâmetros estatais e que ofertam de fato, o serviço, ainda que sejam de grandes ou pequenas dimensões.

Nisso, os contextos de regulamentação, de operação e viabilidades, envolvem a dualidade de agentes e unidades empresariais, cujos conceitos de Henry (1999) e Castro (2015), são apresentados de acordo com os contextos urbanos e suas inserções dentro das dinâmicas e de seus circuitos. Santos (2008), apresenta o contexto do transporte como um elemento intermediário dos dois circuitos que o mesmo identifica: o superior, caracterizado pela consolidação, investimentos e até mesmo, o apoio do estado, enquanto que o inferior, engloba configurações precarizadas e até mesmo, primitivas, em que a modernização não se faz presente, o que basicamente envolve uma lógica de sobrevivência dos agentes envolvidos, seja no ramo do transporte de passageiros (urbano, rural, periurbano, fretamento ou escolar) ou até mesmo, em outras atividades-fins e atividades-meios (quadro 1).

Quadro 1 - Gerações empresariais e suas tipologias

Primeira Geração	Caracterizada por um pioneirismo na atuação do sistema de transporte e com uma forte relação entre o empresário e a empresa, a partir de um formato artesanal na gestão. São destaques de tipologias os Operadores Individuais e as Empresas Artesanais, caracterizadas por um pequeno número de capitais e com uma espacialidade do interesse mínimo dos agentes.
Segunda Geração	A segunda geração, muitas vezes, é oriunda do controle do espólio anterior em relação aos contextos familiares, com possibilidade de inovação tecnológica e organizacional. Sobre esse aspecto, podemos destacar o surgimento das Auto Viações Familiares e em alguns aspectos, empresas que podem ser de escala Tradicional.
Terceira Geração	Nesse sentido, percebe-se uma característica que remete a uma unidade empresarial de molde tradicional e sua transição para um molde no estilo Evolutiva, em que as mudanças nos formatos de administração sofrem ampliações, com a necessidade de redução de custos e maior eficiência na atuação do sistema de transporte.
Quarta Geração	Consolidam-se as tipologias Modernizantes, Hegemonizantes e Monopolizantes, visto que a inserção de capitais de outros grupos empresariais, a atuação em atividades meio e o fortalecimento das relações no âmbito Estado x Empresa, contribui para o surgimento de monopólios e oligopólios no espaço.

Fonte: Elaboração própria. Baseado em Henry (1999); Castro (2015); Santos (2022).

Podemos perceber a importância das Unidades Empresariais/Agentes Empresariais em duas vertentes: sua importância social, como provedor da acessibilidade e mobilidade em áreas não atendidas, que contribui para uma maior segregação social a partir do interesse dos grandes conglomerados. Nesse sentido, Senna (2014) reflete o fortalecimento dos monopólios, duopólios ou, até mesmo, oligopólios, onde os interesses de permanência do agente implicam na criação de barreiras de acesso à inserção do serviço ou, até mesmo, conluios e a interdependência entre os agentes na forma de “cartéis”, que geram impactos e configurações territoriais, tanto em escalas locais, quanto regionais e globais.

Uma lógica comum dentro do transporte, favorecida pelas falhas da regulação, envolvem as disputas empresariais, favorecidas pelos critérios técnicos e de seguridade, enfatizando o apoio do Estado em relação aos grandes agentes e a imposição de barreiras regulatórias para a atuação dos “alternativos” ou “clandestinos”, cuja atuação é considerada de suma importância, mesmo que considerados à margem



dos marcos jurídicos. Nesse sentido, a lógica da Teoria dos Circuitos da Economia e principalmente, do mercado de transporte, envolvem as divisões de trabalho e a atração operacional pelos lugares, fadadas principalmente, a uma operação dentro do espaço, o que podemos chamar de desfavorecimento, onde Carvalho (2019) aplica o binômio de mobilidade e acessibilidade, a partir dos locais de moradia e da infraestrutura vigente, sobretudo nos contextos rurais e periurbanos.

Ao falar dos contextos rurais e periurbanos, percebe-se o ignorar quando é debatido a questão transporte, ainda mais voltados para o escoamento produtivo das comunidades. A questão da descentralização, ainda de forma tímida, é refletida a partir de Vale (2005), que apresenta o conceito de periurbano e suburbano, como a expulsão dos menos abastados ou até mesmo, as especulações imobiliárias, como o surgimento de condomínios e novas áreas habitacionais destinadas a outras classes sociais fomentam essa nova organização espacial.

Podemos destacar o espaço periurbano a partir de três conceitos: o primeiro, que é atrelado a Vale (2005), apresenta a sua relação com as atividades de agricultura, turismo e lazer, enquanto que Ojima e Hogan (2008) destacam o conceito como um espaço descontinuado em relação à cidade. Posteriormente, Gomes (2017), o espaço periurbano é visto como um espaço de transição entre o urbano e o rural, que pode gerar a formação de um colar de transição próximo à cidade. Também pensado como um conceito de rururbarnização, esse espaço pode ser alvo de disputas entre uma possível expansão e especulação imobiliária, ainda que haja os traços rurais acompanhando as novas conotações da cidade.

O conceito, já abrangente nos estudos do espaço geográfico, pode ser dimensionado no contexto de uma urbanização dispersa, a partir de um outro reordenamento, conceito debatido Trindade Jr. (2015), destacando os objetos técnicos e espaciais como elementos primordiais de um novo reordenamento territorial. Ou com os estudos posteriores de Rebello *et al.* (2019), destacando a periurbanização como um elemento complexo, sobretudo na Amazônia, com o surgimento dessas áreas e a manutenção de características rurais diante do novo cenário de mudanças técnicas e espaciais.

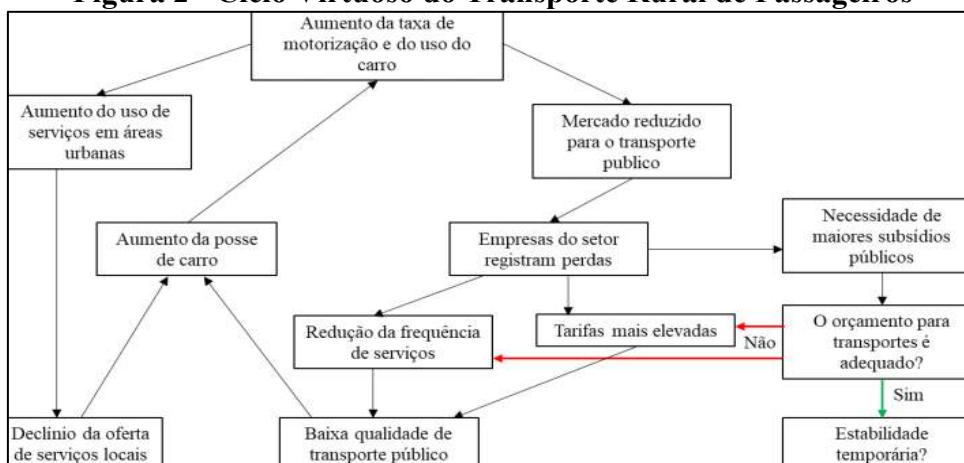
Os desafios para além de relação campo-cidade, planejamento e gestão urbana, a pauta do transporte nessas áreas, ainda é ignorada nos debates espaciais periurbanos e rurais. Destaca-se, nas recentes pesquisas desenvolvidas, uma forte contextualização a partir de uma literatura britânica, chinesa, holandesa e indiana, conforme destaca Carvalho e Sanches (2017), cujos levantamentos trouxeram a necessidade do debate sobre mobilidade em áreas rurais.

Anteriormente, podemos destacar os estudos de Saeed e Karauchi (2015), relacionados ao design de políticas públicas e a configuração computacional de demandas referentes as áreas rurais e montanhosas em cidades japonesas, destacando os custos operacionais, rentabilidade dos passageiros e custo tarifário. Nesse sentido, podemos também destacar o estudo de Carvalho (2019), ao analisar a



acessibilidade e mobilidade em um contexto diferenciado, de modo que a operação possa ser vantajosa e atrativa ao operador, destacando inclusive, o surgimento de um círculo virtuoso existente no debate do periurbano (figura 2).

Figura 2 - Ciclo Virtuoso do Transporte Rural de Passageiros



Fonte: Carvalho (2019).

Associa-se esse ciclo, com a proposta debatida anteriormente com Vasconcellos (2000), onde o estado é o agente regulador e começa a analisar a viabilidade e avaliação da operação. Nota-se que a grande problemática do transporte periurbano e rural é interligada às questões de ofertas e demandas, em que a garantia de lucratividade para a unidade empresarial pode ser considerada inexistente. Dado a esse formato, o debate de subsídios em relação à atuação nessas áreas é considerado como um fator de interesse na continuidade dessa oferta.

Posteriormente, sobre as vulnerabilidades e a dispersão dos serviços básicos, Carvalho *et al.* (2020) definem quem e quais são os desfavorecidos pelo serviço de transporte, definido em faixas etárias, renda, etnias, posse ou não de automóvel e as deficiências físicas e psíquicas, além de um contexto oriundo do formato de ocupação espacial, influenciando posteriormente no fortalecimento do transporte como um direito essencial de inserção nas relações rurais-urbanas-periurbanas ou nas relações urbanas.

ANÁLISE E DISCUSSÃO

Área de Estudo

A área de estudo é localizada no âmbito da Rodovia PA-370 (denominada Santarém x Curuá-Una), cuja extensão é de 78 quilômetros, interligando a área urbana com a Usina Hidrelétrica que leva o nome da estrada. Segundo Santos (2020) e Santos e Costa (2020), a sua instalação se deu por volta dos anos



1960 na sua configuração atual, mas anteriormente já tinha o nome de estrada da Paxiúba, interligando as primeiras comunidades criadas a partir da distribuição de terras por parte da Secretaria de Agricultura do Pará e posteriormente pelo Instituto Nacional da Colonização e Reforma Agrária (INCRA).

Apesar dessa conjuntura, algumas comunidades localizadas na rodovia, pertencentes ao chamado Planalto Santareno ou região da Várzea, já se encontravam consolidadas desde o final do século XIX e tiveram como surgimento, a alocação de escravos em fuga e populações indígenas, conforme destaca Santos (2021). Posteriormente, com o surgimento da Rodovia e dos ramais, o acesso terrestre acabou por se consolidar na região, diminuindo a distância com a área urbana, além de posteriormente se agregar como área de expansão da cidade de Santarém.

Diante desse cenário, a influência e a consolidação desses espaços na região se deram basicamente pelas seguintes constatações: crescimentos abruptos nos eixos rodoviários, a importância da soja em algumas áreas, com alterações nas paisagens e nos modos de vida, além do apoio estatal na criação de projetos de assentamento e distribuição de terras por parte das esferas estaduais e federais. Nesse sentido, um novo ordenamento territorial se fortalece, em contrapartida do já existente, apesar que o conceito de periurbanização consegue preservar parte desses traços.

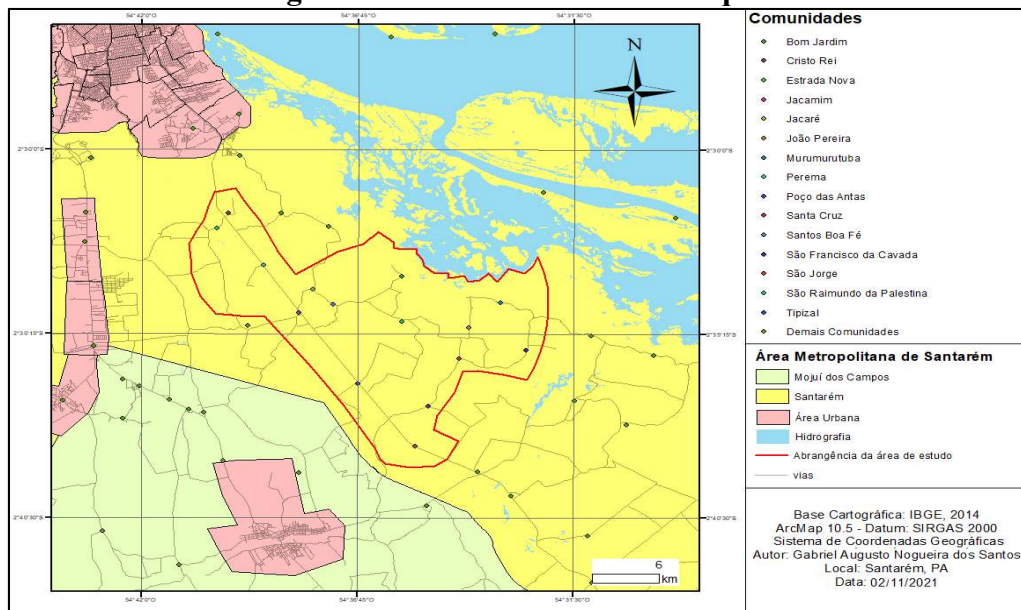
Com a delimitação do Plano Diretor de Santarém, essas áreas podem ser um elo importante na construção da cidade e no seu ordenamento. A partir disso, Rebello (2017) destaca a necessidade de políticas públicas relacionadas às particularidades dessas áreas e suas complexidades. Com isso, o entendimento da atuação do poder público em relação ao provimento de infraestrutura e investimentos é entender as verdadeiras necessidades da população e a influência interna para a elaboração dos projetos.

Uma particularidade da escolha da área de estudo se baseou nas seguintes premissas: o contexto histórico e a importância de algumas comunidades no cenário econômico de Santarém, a organização territorial, sendo algumas inseridas em um contexto de reconhecimento indígena e quilombola, além da inserção de todas em um contexto vinculado a expansão urbana e periurbana do município de Santarém, baseados nas análises de Trindade (2015) e Santos (2021).

Para isso, o estudo foi focado na área denominada Planalto Santareno e subdividido nas seguintes áreas, conforme destacam Sá *et al.* (2006) e Trindade (2015): Curuá-Una I, composta pelas comunidades Bom Jardim (área quilombola), Cristo Rei, Estrada Nova, Jacaré, Jacamim, Perema, Poço das Antas, Ramal do João Pereira - JP, São Jorge, São Raimundo da Palestina, Santos Da Boa Fé, Santa Cruz e Tipizal. Na área da Curuá-Una II, ficaram as áreas das comunidades de São Francisco da Cavada (Território Indígena Munduruku do Planalto) e Murumurutuba (área quilombola), totalizando cerca de quinze comunidades integrantes do estudo, conforme visto na figura 3.



Figura 3 – Área de Estudo da Pesquisa



Fonte: Elaboração própria.

A partir da área de abrangência, a área de estudo é totalizada em um raio de 08 quilômetros, cuja população das 16 comunidades totaliza cerca de 8.328 habitantes, no porte de cidade média, como é o caso de Santarém, representa quase 12% da população rural existente no município. Abaixo, a configuração populacional por comunidades.

Tabela 1 - Número de habitantes nas comunidades da área de estudo

Comunidade	Nº de habitantes
Bom Jardim	327
Cristo Rei	220
Estrada Nova	650
Jacamim	3400
Jacaré	118
Murumurutuba	238
Perema	907
Poço das Antas	81
Ramal do João Pereira - JP	120
Santa Cruz	436
Santos da Boa Fé	224
São Francisco da Cavada	111
São Jorge	300
São Raimundo da Palestina	585
Tipizal	611
TOTAL	8328

Fonte: Elaboração própria. Baseado em IBGE (2025), Santos (2021), TRE – PA (2024), Viel *et al* (2025) e Prefeitura de Santarém (2025).

A partir do quadro, é percebida a variação de informações existentes entre os órgãos em questão, devido à não-realização do Censo Demográfico, à pandemia e à falta de informações concretas da Prefeitura de Santarém. Ressalta-se, portanto, que a elaboração do quadro se deu a partir de uma estimativa



a partir dos dados já preexistentes, de modo a trazer uma aproximação concreta da amplitude do estudo e, posteriormente, das atividades de transporte exercidas na região.

Com isso, os impactos no número de habitantes por comunidades são de suma importância para o entendimento da operação do serviço de transportes existentes e as disparidades entre as unidades empresariais e posterior impacto na oferta e demanda dos serviços em questão.

A Configuração do Sistema de Transporte Coletivo de Santarém

O transporte coletivo da cidade de Santarém, até o ano de 2024, era considerado um sistema precarizado devido às suas particularidades administrativas e que não obedecia aos parâmetros jurídicos existentes na lei n.º 8666/93 (Lei de Licitações, substituída pela Lei nº 14.133/2021), no que diz respeito ao Estado como órgão gestor, de planejamento e regulador e a Lei n.º 8987/95, que dispõe sobre as formas de concessão e oferta dos serviços públicos.

Percebe-se, a partir dos estudos de Vasconcellos (2000, 2001), Senna (2014) e Carvalho (2019), a importância do Estado como agente externo, de modo a garantir os subsídios necessários e uma maior viabilidade econômica e jurídica para ambos os lados. Nesse sentido, a atuação dos marcos jurídicos, sejam nas esferas federais, estaduais ou municipais, podem assegurar os formatos de operação e concessão do serviço, ambos respaldados por marcos federais, oriundos das Leis de Licitações e da própria Constituição Federal.

O Sistema de Santarém, hoje, vive uma dualidade na organização do seu sistema de transporte: em primeiro momento, as linhas urbanas, hoje, são operadas sob um sistema de licitação em formato de bacias, com contrato de 25 anos e aprovado no ano de 2024, depois de 14 anos em litígio associado aos editais de concessão, conforme destaca Santos (2022, 2024). Fora desse cenário, a configuração do periurbano e rural é baseada em concessões consideradas precarizadas, devido à pouca ou nenhuma comprovação de aspectos técnicos e econômicos na entrada das empresas. O que existe são Ordens de Serviços (O.S.) destinadas às empresas e podem ou não serem vendidas a outras, além da negociação acerca da atuação das empresas. Nota-se, nesse processo, o surgimento de diversos perfis no tocante à inserção empresarial, conforme destacado no quadro 2.

A partir desse quadro, traça-se uma construção geo-histórica do transporte, em que se exemplifica uma particularidade de insegurança operacional e jurídica. Ainda, nas áreas periurbanas e rurais, não existe uma clara definição dos agentes operadores, apenas as permissões, sem um debate acerca da viabilidade técnica e operacional. Nisso, podemos associá-las com as tipologias existentes na cidade, a partir do embasamento anterior já apresentado a partir de Henry (1999) e Castro (2015). Podemos destacar



a atuação de empresários 100% de origem local e com suas ramificações familiares ou quadros societários e a existência das seguintes unidades empresariais: operadores individuais, empresas artesanais, familiares, tradicionais e evolutivas.

Quadro 2 - Formas de inserção das empresas de transporte em Santarém

Inserção	Caracterização
Arrendamento/Sublocação	Esse processo é caracterizado principalmente pelo aluguel de linhas ou carros para empresas de fora do sistema, para complemento de frota na escala operacional ou aluguel da linha, em que a rentabilidade é distribuída entre os agentes envolvidos.
Associação	O formato de associação entre empresas refere-se à atuação conjunta de um agente consolidado com empresas no ramo de transporte especial ou fretamento, utilizando da mesma pintura ou prefixo, mas com itinerários próprios, utilizando-se da estrutura da empresa consolidada.
Vínculos Trabalhistas	Em alguns casos, a questão trabalhista se faz presente com a questão de indenização por tempo de serviço. Destaca-se em alguns casos, para pagamento, um bem da empresa como o ônibus ou algum itinerário que a empresa opera. Geralmente esse processo é realizado a partir de acordos entre a empresa e colaborador.
Mudança de CNPJ	Caracteriza-se essa conjuntura, podemos destacar a extinção ou falência de empresas matriz e a continuidade por agentes envolvidos no processo anterior ou diferente, que obtém o espólio.
Venda de Ativos e Passivos de empresa	Pode ser destacado também como a venda de frotas, itinerários e o repasse de trabalhadores para um novo CNPJ ou a ramificação da empresa matriz em outras, que contém ou não quadros societários da matriz e da empresa posterior.
Rotatividade Empresarial	Caracterizado pela compra e venda de ativos, com fins de monopólio operacional em alguma área em específico da zona urbana ou rural.
Licitação	Homologada em 2024 na área urbana, houve cerca de 03 tentativas entre os anos de 2011 a 2023 para a sua realização. Atualmente, são 03 empresas operantes na área urbana, sendo duas delas, integrante do contexto periurbano de Santarém.

Fonte: Elaboração própria. Baseada em Santos (2022, 2024).

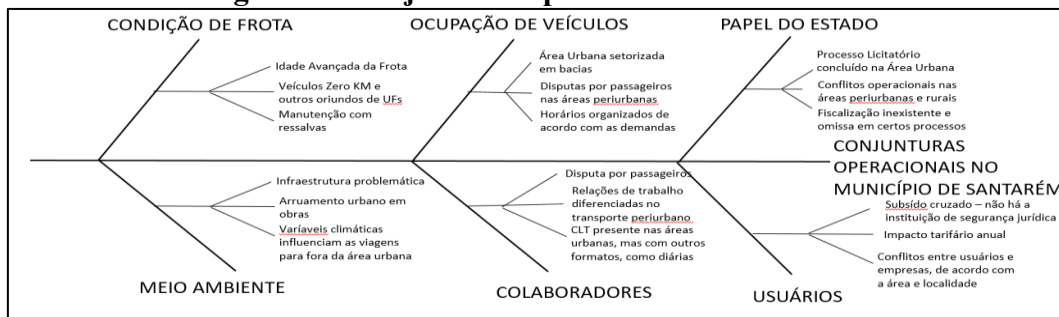
Nesse sentido, a atuação de alguns permissionários de cunho individual e artesanal tem ramificação de empresas familiares, sobretudo nas áreas mais afastadas do centro, enquanto as empresas evolutivas contêm uma forte ligação das tradicionais, a partir das vendas de espólios e ações existentes. Com isso, a dinâmica de operação em Santarém resulta no surgimento de empresas monopolistas e de oligopólios, com concentração em acionistas específicos ou em relações de parentesco.

Diante dos perfis apresentados acerca da inserção empresarial, entende-se a pouca avaliação das capacidades técnicas e econômicas na atuação do serviço. Com isso, são traçados diversos perfis de impacto na atuação do serviço, que envolve desde a gestão e conflitos entre os agentes, ocasionadas pela regulação precarizada e a iminente disputa de passageiros entre as empresas maiores em detrimento das pequenas empresas ou permissionários individuais. Com isso, são entendidas as desigualdades entre as condições de frota e as relações de trabalho, conforme visto no diagrama montado a partir das pesquisas de campo.

Com o diagrama proposto como uma das partes integrantes da metodologia, chega-se ao primeiro panorama, isto é, o sistema de transporte da cidade. É caracterizado por uma atuação conflituosa entre as diversas hierarquias envolvidas, uma falta de investimento e subsídio, o que traz margem a uma disputa massiva por renda e lucro entre as empresas e demais atores que atuam na atividade de transportes de passageiros. Destaca-se, a remuneração tarifária de Santarém, cuja obtenção é a partir do subsídio cruzado e pelo número de passageiros obtidos por viagem, contribuindo para uma saturação viária.



Figura 4 - Conjuntura Operacional em Santarém



Fonte: Elaboração própria.

Associados a esse cenário evidenciado no diagrama, destacam-se as relações trabalhistas, cujo pagamento é dependente da renda diária obtida nas viagens e pelo veículo operante. Nesse aspecto, algumas empresas adotam o pagamento por diárias, que não são valores padronizados e sim estabelecidos pelas próprias empresas, o que ocasiona conflitos com os sindicatos da categoria dos rodoviários, alegando defasagem salarial.

Já em relação às condições de frota, a idade influencia bastante na operação e posteriormente nos custos fixos e variáveis na organização empresarial. É destacada a compra de carros oriundos de outros estados, onde que em seus locais de origem já estão fora da idade de circulação. Isso é influenciado pelo condicionante da infraestrutura viária, sendo um outro condicionante na precarização operacional de Santarém, cujo impacto será percebido nos próximos tópicos, com casos específicos destinados para estudo.

As percepções existentes dentro da área de estudo: do empresário aos permissionários individuais

No âmbito da Rodovia PA-370 (Curuá-Uma), podemos entender três configurações espaciais: a primeira, referente a área urbana, visto que o início da rodovia é na área central e percorrendo as áreas de ocupação recente da borda sul. Além disso, as áreas de transição, correspondentes ao denominado por Sá *et al.* (2006), como regiões produtivas da Curuá-Uma I e Curuá-Uma II e posteriormente, a área rural, já integrante a região da Gleba do Pacoval/Ituqui, Corta-Corda e a nova denominação de Rodovia TransUruará, continuidade inaugurada no ano de 2022 e que simboliza uma via de integração da região do Baixo Amazonas.

Podemos destacar nesse contexto, a falta de uma delimitação sobre operação e também sobre a proposta de um círculo virtuoso para o transporte periurbano. Partindo do debate de Carvalho (2019), em que a perda da atração operacional, ocasionados pela falta de subsídios, pouca rentabilidade nos itinerários e a infraestrutura existente em muitas áreas, considerada deficitária é um dos fatores do desinteresse



operacional, a configuração do modelo aplicado ao periurbano, envolvem uma série de particularidades de sobrevivência, empurrando em síntese, a operação para um formato mais artesanal ou simplório.

Em relação a cidade de Santarém, podemos destacar os seguintes elementos de inserção, desabilitação e desistência: extinção de empresas, transferências estruturais e o entrar dos permissionários como a extinção de empresas, a transferência da estrutura para outras unidades empresariais e o posterior desinteresse deles ocasionaram a entrada de permissionários individuais ou pequenas empresas para suprir essa demanda. Ademais, muita das vezes ela é originária da área urbana, mas contém uma relação de trabalho com moradores das áreas atendidas, o que traz a importância social sobre a atuação empresarial nas áreas em questão.

Na análise em questão, englobando as quinze comunidades propostas na área de estudo, temos seis itinerários que atendem a essa região. Para o entendimento da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito, ambas são caracterizadas como linhas intramunicipais, isto é, que percorrem fora do perímetro urbano, podendo ou não haver uma tarifação diferenciada devido à quilometragem percorrida, o que demanda um atendimento diferenciado e até mesmo, uma infraestrutura precarizada, de trechos em leito natural ou laterítico, conforme descrito abaixo.

Quadro 3 - Linhas intramunicipais

Linhas	Características operacionais	Empresa operante
Santa Cruz	Quilometragem: 72 km (ida e volta) Comunidades percorridas: Perema, São Raimundo da Palestina e Ramal do João Pereira Trecho em leito natural/laterítico: 25,5km (ida e volta) Tarifa: R\$ 5,40 (utiliza Sistema de Bilhetagem Eletrônica) Cobrança de embalagem e volume: conforme o que é transportado.	JJC Transportes
Murumurutub a	Quilometragem: 91 km (ida e volta) Comunidades percorridas: Perema, Jacamim, Tipizal, Poço das Antas, São Francisco da Cavada Trecho em leito natural/laterítico: 30,9km (ida e volta) Tarifa: R\$ 6,90 (utiliza Sistema de Bilhetagem Eletrônica) Cobrança de embalagem e volume: conforme o que é transportado.	Permissionário Individual
Santos da Boa Fé	Quilometragem: 64km (ida e volta) Comunidades percorridas: Perema, Jacamim, Jacaré, São Raimundo da Palestina e Bom Jardim Trecho em leito natural/laterítico: 24km (ida e volta) Tarifa: R\$ 4,50 (utiliza Sistema de Bilhetagem Eletrônica) Cobrança de embalagem e volume: conforme o que é transportado.	JJC Transportes
Cristo Rei	Quilometragem: 42km (ida e volta) Comunidades percorridas: Estrada Nova, Mararu, Diamantino Trecho em leito natural/laterítico: 3 km (ida e volta) Tarifa: R\$ 4,50 (utiliza Sistema de Bilhetagem Eletrônica)	M&P Transportes
Estrada Nova	Quilometragem: 48km (ida e volta) Comunidades percorridas: Diamantino Trecho em leito natural/laterítico: 11,7km (ida e volta) Tarifa: R\$ 4,50 (utiliza Sistema de Bilhetagem Eletrônica)	M&P Transportes
Jacamim	Quilometragem: 68km (ida e volta) Comunidades percorridas: Perema, Tipizal, Poço das Antas e São Jorge Trecho em leito natural/laterítico: todo o itinerário é percorrido em asfalto Tarifa: R\$ 4,50 (utiliza Sistema de Bilhetagem Eletrônica)	TransAssis

Fonte: Elaboração própria.



Destaque para a longa quilometragem e o trecho em leito natural, o que pode alavancar os custos operacionais, desde os fixos e variáveis, com a manutenção e possíveis imprevistos, quanto também, a operacionalidade que muitas vezes não compensa para o agente operador. Em muitos desses espaços, as empresas operantes podem ser inovadoras, ao propor os itinerários, junto aos órgãos gestores, mas que em muito dos casos, não houveram contrapartidas para a continuação operacional.

A partir do ano de 2016, percebe-se o primeiro formato diferenciado de operação na região, associadas ao monopólio da Viação Borges, presente nas áreas da borda sul da cidade e na região denominada de Curuá-Una I, que é até a comunidade Jacamim, houveram a entrada de novos permissionários, no formato associativo entre a empresa monopolista com a CC Sousa Transportes, esta detentora e sucessora no itinerário Santa Cruz via Ramal do JP x Centro. Nota-se, portanto, que para a efetivação do ingresso e posterior estruturação no âmbito empresarial, a associação com uma empresa já consolidada contribui para uma maior seguridade para o início das operações, conforme a figura 5.

Figura 5 - Operação da linha Santa Cruz e suas transições



Fonte: Elaboração própria.

Nota: A – Início da C. C. Sousa, ainda com a pintura da Viação Borges; B – Associação com a Monte Cristo; C – Padronização da C C Sousa Transportes.

A prática associativa se deu, principalmente, pela complementação de veículos na operação, posteriormente se expandindo na aquisição de itinerários, como a linha Santos da Boa Fé, também operada pela Viação Borges e Murumurutuba, operada em parceria e associação com a empresa Monte Cristo Transportes (figura 6).

Figura 6 - Transições da linha Santos da Boa Fé e Murumurutuba



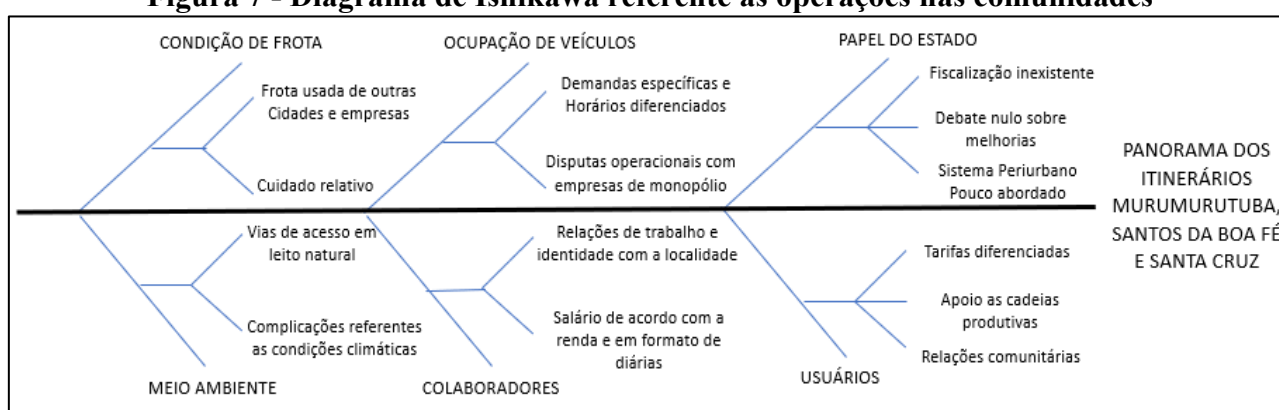
Fonte: Elaboração própria.

Nota: A – Santos da Boa Fé em operação com a Viação Borges; B – Padrão da C C Sousa Transportes; C – Operação da Viação Monte Cristo; D – Operação da C C Sousa Transportes



A partir de 2018, com a consolidação operacional da CC Sousa e o interesse da Monte Cristo em relação à licitação que surgiria posteriormente em Santarém, as linhas intraurbanas deixaram de ser o principal foco. Entre as principais causas da saída operacional, estavam o alto custo da quilometragem, a infraestrutura viária existente nos ramais de algumas comunidades e a demanda específica, muita das vezes considerada pouco atrativa. Na figura 7 são apresentadas algumas características das linhas analisadas neste tópico a partir da hierarquização das problemáticas.

Figura 7 - Diagrama de Ishikawa referente às operações nas comunidades



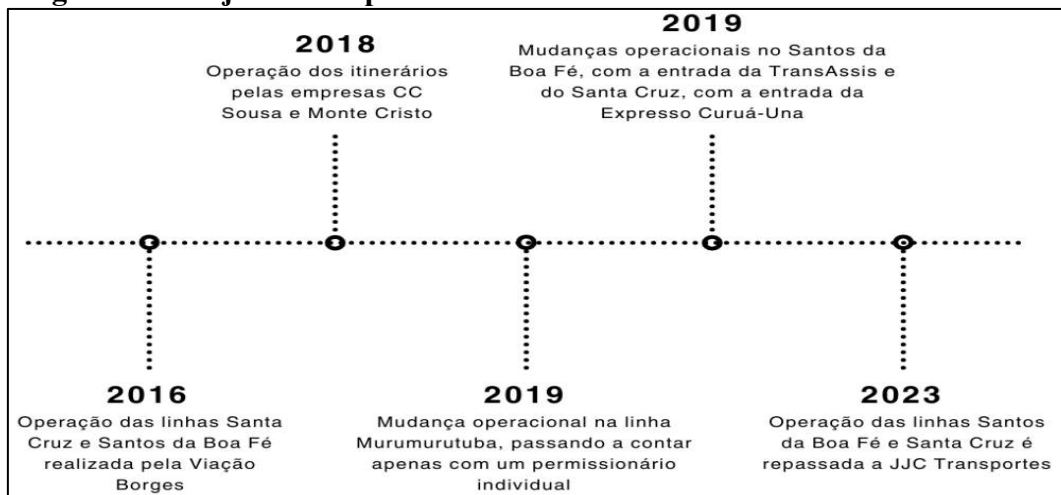
Fonte: Elaboração própria.

A partir da hierarquização dos problemas proporcionados pelo diagrama de causa-efeito, com as percepções dos trabalhos de campo e entrevistas informais com os permissionários, é entendido o desafio operacional nas áreas em questão. Sobre esse cenário, a questão da ocupação dos veículos e o meio ambiente, enquanto são hierarquizados, podem ser associados como um elo essencial nas viagens, em que a condição climática, associada com a infraestrutura, atrai ou gera repulsão aos usuários, principalmente os que não são moradores da região, que podem contar com outros meios, diferentes dos moradores, que apenas o serviço de ônibus nos horários específicos supre a demanda ou, até mesmo, contribui no escoamento da produção.

Devido a isso, as trocas operacionais foram constantes, dando espaço a pequenas empresas de fretamento ou que realizavam itinerários fora do perímetro urbano e periurbano de Santarém. Nesse processo, a inserção de novos permissionários se deu basicamente pelo pedido de concessão junto à Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, a partir da posterior troca operacional ou aluguel de itinerários, culminando em uma nova configuração existente (figura 8).



Figura 8 - Conjunturas operacionais das linhas entre os anos de 2016 a 2025



Fonte: Elaboração própria.

A nova configuração existente a partir de 2018 envolve a participação de duas tipologias empresariais: operadores individuais, isto é, contém apenas um ou dois carros, cuja relação empresarial é focada no atendimento à comunidade de origem, podendo ser ou não morador, como foi percebido na linha com destino a comunidade quilombola do Murumurutuba (figura 9). Nesse caso, a forte relação de identidade e social, culmina em uma ligação primordial com a comunidade.

Além disso, é percebida a inserção de empresas artesanais, com uma característica de um posterior crescimento de frota, interligadas com características individuais e em processo de uma possível expansão. Percebe-se no contexto, as empresas TransAssis e Expresso Curuá-Uma, com o surgimento e cadastro de CNPJ ocorrido entre os anos de 2015 a 2019 estando inseridas nesse cenário de uma nova inserção no sistema periurbano e a posterior entrada no Sindicato das Empresas de Transporte de Santarém e Belterra (SETRANS), para usufruir do direito do uso do sistema de bilhetagem, tal como ocorre na região do Murumurutuba.

Figura 9 – Transição das empresas entre os anos de 2021 a 2025



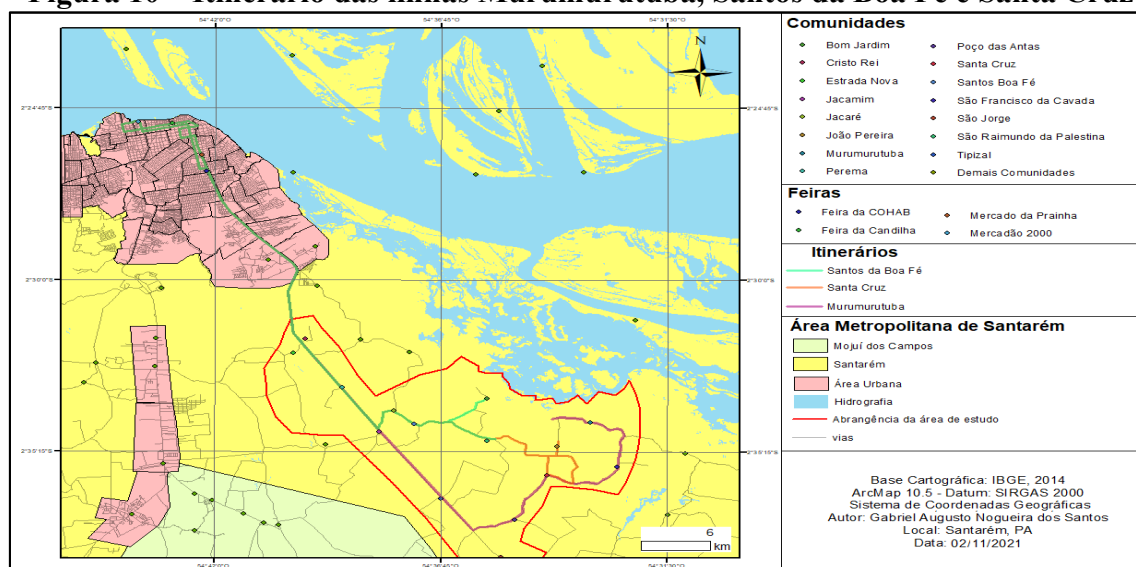
Fonte: Elaboração própria.



Outro fator percebido, é associado ao quantitativo de viagens, geralmente tendo início a partir das 05h da manhã e o retorno para comunidade realizado no final da tarde, entre os horários de 17h30 e 18h. No caso da linha Murumurutuba, o veículo operante fica na comunidade, enquanto as demais realizam a viagem normalmente e retornam para as suas garagens, localizadas na área urbana de Santarém, conforme visto no quadro abaixo.

Acerca do número de viagens, mesmo que considerado reduzido, contém locais específicos de destino desses passageiros. Com isso, foram identificados os destinos na área central de Santarém, como a Avenida Rui Barbosa, principal via da região. Além disso, são destacados os Polos Geradores e Indutores de viagem, como a Feira da Candilha, Feira da COHAB e o Mercadoão 2000, principais locais de venda de produtos oriundos das comunidades rurais de Santarém (figura 10).

Figura 10 – Itinerário das linhas Murumurutuba, Santos da Boa Fé e Santa Cruz



Fonte: Elaboração própria.

Percebe-se então, que o primeiro caso detectado no âmbito da pesquisa, envolve situações de cunho social e interesse da lucratividade como essencial, trazendo um espaço de detrimento na oferta do serviço. Mesmo que com a consolidação empresarial e a posterior rentabilidade e possibilidade de investimentos, o caminho escolhido é o foco exclusivo na área urbana, fomentando o surgimento de pequenos empreendedores aliados a um circuito básico de sobrevivência e disputa com o maior poder aquisitivo.

Ao mesmo tempo, que as comunidades de Santos da Boa Fé, Murumurutuba e Santa Cruz tornavam-se sem atração por parte de um contexto monopolista, o inverso ocorria em outras áreas. Também próximas, as comunidades Jacamim (considerada como um importante polo econômico e social da Rodovia), Cristo Rei e Estrada Nova, que eram operadas por agentes de menor porte ou até mesmo,



por estruturas familiares, passaram a entrar no contexto de uma monopolização operacional. A mudança, inclusive no debate dos circuitos, exemplifica uma clara concentração de serviços, onde Santos (2008) destaca a diferenciação entre monopolização e concentração dos serviços, em que o primeiro conceito se baseia na estruturação e comportamento do mercado, enquanto a concentração traz como elemento, os reflexos da estrutura da economia na sociedade.

Entende-se, que a atividade monopolística pode ser envolvida como uma forma de desenvolvimento para posterior volta da questão de concorrência. Entretanto, Senna (2014) pode destacar que a conjuntura monopolista e oligopolista está associada com o tamanho do mercado e a adaptação de padrões a um contexto local, onde a Rodovia PA-370, foi destacada a configuração de um oligopólio entre as empresas Viação Borges e Monte Cristo até o ano de 2016, cuja atuação ocorria no âmbito urbano, nos bairros recém-reconhecidos como Mararu, Jutai e a região dos bairros Maicá e Pérola do Maicá (áreas quilombolas), além das comunidades periurbanas como o Jacamim.

Em outro contexto, destacamos a atuação de forma tímida por parte da Viação Machado e Viação Estrada Nova (figura 11), onde a primeira oriunda de uma empresa de autopeças operantes em algumas linhas urbanas periurbanas, como as comunidades Boa Esperança e Igarapé-Açú, além da atuação na Vigia até o ano de 2020, considerado um dos últimos na borda sul da Rodovia, onde na área urbana recebe o nome de Avenida Curuá-Una. Já a segunda empresa, foi criada apenas para a operação da comunidade Estrada Nova e atuação em frete, dando origem a duas outras empresas familiares, no caso, a M&P Transportes e a C&A Transportes, esta retirada do sistema urbano em 2024.

Figura 11 - Operação oligopolista até o ano de 2016 na Rodovia PA-370



Fonte: Elaboração própria.

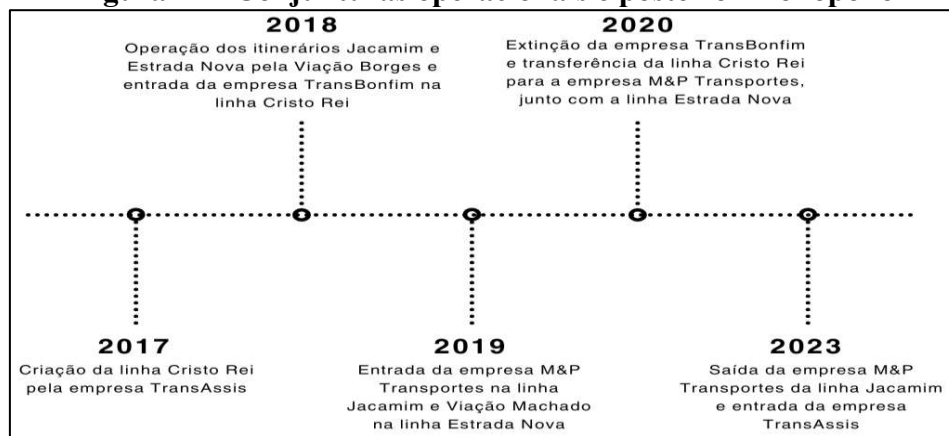
As modificações nessas comunidades, também ocasionou duas configurações: a associação da Monte Cristo com a CC Sousa, já mencionada anteriormente e algumas mudanças de expansão, como o caso da Viação Machado, que assumiu o itinerário da Estrada Nova e posteriormente, repassou para a Viação Borges e o fortalecimento territorial da M&P Transportes, que entrou em formato associativo e posteriormente, passou a operar em formato monopolista, com a aquisição da linha em mais um momento de repasse e a falência da empresa Monte Cristo.



Ao mesmo tempo, que as sucessões familiares ganhavam importância, uma nova empresa passava a atuar em Santarém, que foi a TransAssis, com a criação da linha Cristo Rei, operação que durou até 2019, com a transferência de itinerário para a TransBonfim, com relações familiares entre a Estrada Nova e a M&P e mudança de local para a comunidade Santos da Boa Fé, conforme ressaltado anteriormente, ocasionaram mudanças tímidas no âmbito da atuação da Rodovia PA-370, sobretudo nas áreas periurbanas. No caso da Viação Machado, a aquisição da linha Estrada Nova culminou em uma expansão nas áreas do entorno de Santarém, posteriormente a linha sendo repassada para a Viação Borges em meados de 2017/2018 e retornando para ela.

Além dessa modificação entre a Viação Borges e a Viação Machado, a inserção da empresa M&P Transportes, com a linha Jacamim e posterior repasse familiar da linha Cristo Rei e a compra do espólio de frota das linhas Vigia e Estrada Nova da Viação Machado, o que demonstra uma capacidade evolutiva da empresa, de sair de um formato associativo artesanal, para uma configuração de controle e monopólio operacional, situação que perduraria até o ano de 2023, conforme linha do tempo apresentada na figura 12.

Figura 12 - Conjunturas operacionais e posterior monopólio

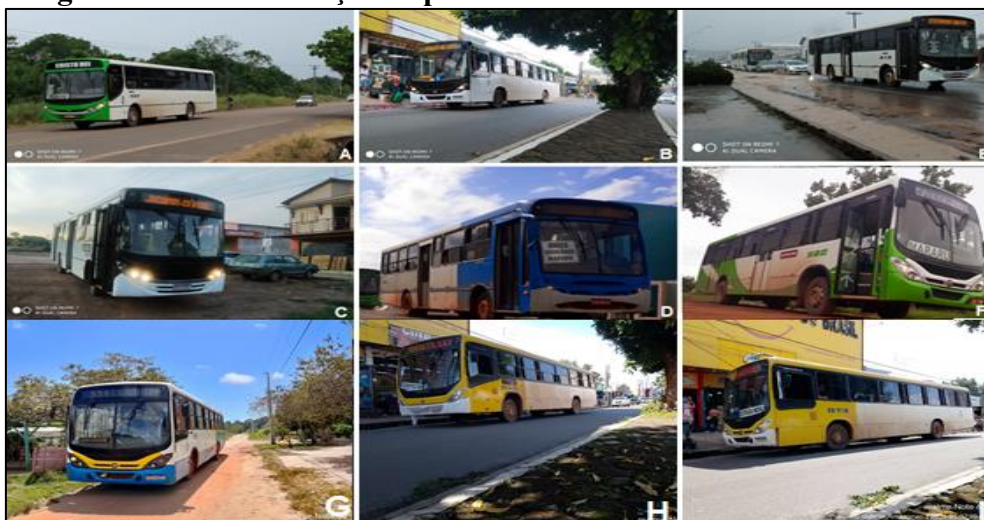


Fonte: Elaboração própria.

A partir do pós-pandemia e a iminência da licitação, que viria a ser iniciada em 2023, novas mudanças passaram a surgir. A criação da empresa JJC Transportes, que absorve os itinerários das linhas Santos da Boa Fé e Santa Cruz, sendo a primeira integrante da TransAssis, que assume o itinerário Jacamim, o Santa Cruz, este pertencente a empresa Expresso Curuá-Una, que passa a focar apenas no itinerário com destino a Usina Hidrelétrica, faz com que haja um novo cenário de disputas entre territórios e passagens entre a JJC, TransAssis e M&P, esta última também se preparando para a licitação do transporte coletivo que foi homologada no ano de 2024 (figura 13).



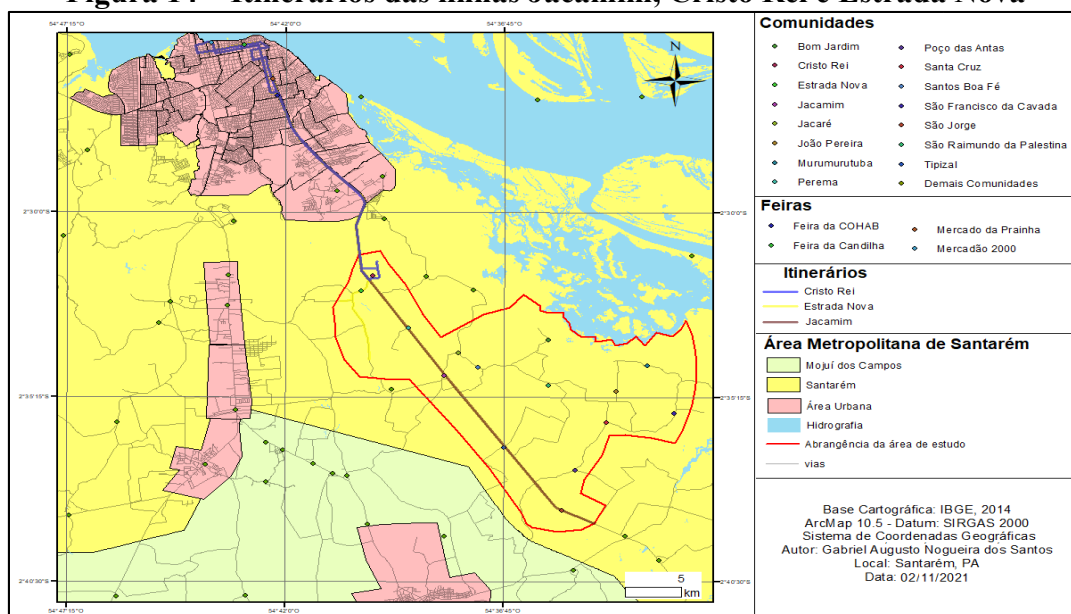
Figura 13 – Padronizações Operacionais entre os anos de 2020 a 2025



Fonte: Elaboração própria.

Interessante ressaltar, que com exceção da linha Jacamim, as demais são consideradas como linhas urbanas, ainda que não estejam presentes no Edital de Licitação nº 001/2018, ambos os itinerários são considerados como urbanos. Entretanto, com a licitação proposta em 2023, a partir do edital n.º 001/2023, essas linhas não foram incluídas no certame e são caracterizadas como periurbanas, sobretudo, devido à quilometragem e localização, são enquadradas como área de expansão no Plano Diretor (figura 14).

Figura 14 – Itinerários das linhas Jacamim, Cristo Rei e Estrada Nova



Fonte: Elaboração própria.

No panorama das seis linhas apresentadas, o itinerário da linha Jacamim, pode ser considerado o “carro-chefe” da área da rodovia Curuá-Una, devido a mesma ser considerada como polo e



principalmente, pela maior frequência operacional, em detrimento dos outros itinerários, que contém uma demanda específica e associados ao contexto das feiras de Santarém (tabela 2).

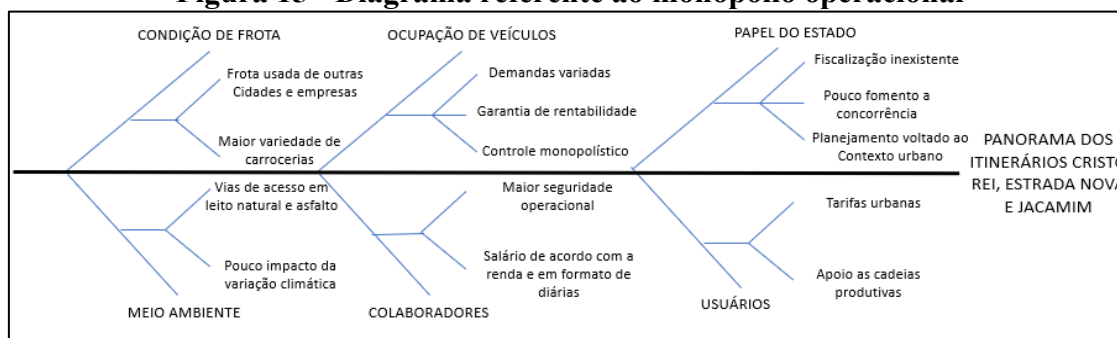
Tabela 2 - Número de viagens diárias

Linha	Viagens (segunda a sábado)	Viagens (domingos e feriados)	Empresa operante
Murumurutuba	3	2	Permissionário Individual
Santa Cruz	3	-	JJC Transportes
Santos da Boa Fé	5	-	JJC Transportes
Cristo Rei	7	-	M&P Transportes
Estrada Nova	7	-	M&P Transportes
Jacamim	30	3	TransAssis

Fonte: Elaboração própria.

A partir do panorama de viagens diárias, pode-se perceber duas questões: a configuração operacional e a discrepância no âmbito tarifário, o que demanda em alguns momentos, monopolização operacional e a falta de concorrência e de uma seguridade jurídica por parte do órgão gestor, o que demanda que a empresa esteja sempre a par de um processo evolutivo e consiga atender as demandas. Santos (2008) destaca essa contextualização e a funcionalidade a partir dos custos de depreciação e possíveis fundos a serem montados para trazer uma seguridade das renovações de capitais fixos e acesso a novos investimentos (figura 15).

Figura 15 - Diagrama referente ao monopólio operacional



Fonte: Elaboração própria.

A partir da hierarquização proposta no diagrama, percebe-se que o controle monopolístico contribui para uma seguridade operacional, como já percebido, as linhas seguem uma relação de bandeiramento em alguns horários, como forma de complemento de escala operacional. Nesse sentido, o assegurar da concorrência é associado principalmente aos itinerários sobrepostos e à proximidade entre as comunidades, o que pode garantir uma rentabilidade em boa parte dos horários existentes.

Nota-se, portanto, que a construção monopolística do transporte de passageiros muitas das vezes pode ser oriunda de um poderio familiar, mas sem deixar isso implícito no transporte. Com isso, a conjuntura de expansão e especulação de lucratividade é fadada ao interesse de aumento das influências



no território e do impedimento de uma concorrência frente à precarização do sistema e posterior resistência à entrada de novos agentes empresariais.

Entende-se, que o panorama percebido em ambas as áreas e apresentadas nos diagnósticos, demonstram uma clara disputa por poder a pouca atuação do estado em sua configuração. A omissão e a organização por parte do estado, favorecem em síntese, uma configuração paralela, como forma de sobrevivência dos agentes operacionais e da tentativa de uma atratividade operacional, com horários, veículos ou até mesmo, um acordo de concorrência entre os agentes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir das discussões trazidas, entende-se a questão da interdisciplinaridade na discussão acerca do Planejamento e Gestão de Transportes, cujos aspectos são associados ao processo de regulação e delimitação organizacional. Em primeiro momento, a discussão temática é de suma importância para a alocação de recursos e projetos que tragam uma viabilidade social e possam gerar atrativos aos operadores, de modo que o pensar das políticas públicas sejam um elemento contínuo e obedecendo às idiossincrasias espaciais.

Percebe-se no trabalho percebeu, as constantes modificações e rotatividades relacionadas às empresas de ônibus, as 06 linhas escolhidas impactam diretamente a estrutura periurbana do transporte de passageiros no município de Santarém. Destacam-se, a questão da precarização da infraestrutura e da omissão do estado referente as políticas de planejamento, que não contém um círculo virtuoso ou até um *policymaking* ao identificar e propor alternativas de melhorias espaciais dentro do transporte coletivo periurbano, ainda que o modelo urbano vigente é caracterizado por vícios operacionais e jurídicos.

As ferramentas de análise como o Diagrama de Ishikawa e os produtos cartográficos utilizados, nos trazem um panorama específico de Santarém e as configurações percebidas durante o trabalho de campo. Notam-se as problemáticas tarifárias e a conjuntura operacional, de modo que as relações de trabalho sentem os impactos da insegurança jurídica e da omissão do estado frente a organização do transporte, sobretudo quando ainda é referente ao contexto de infraestrutura viária e condições de frota, elementos cruciais para o destaque da falta de investimentos.

Nesse sentido, as ferramentas de análise são um importante elemento na descrição hierárquica do problema e responsável ao responder às perguntas norteadoras de um planejamento futuro. Apesar de ser uma ferramenta vinculada à Logística, os diagramas apresentados podem ser debatidos nas mais variadas áreas interligadas ao processo de organização socioespacial e nas dimensões que o transporte se faz presente, tanto no urbano, quanto no rural.



Com esses diagnósticos e produtos desenvolvidos, a análise das relações entre agentes empresariais e o Estado foram cruciais para a compreensão de uma operação geracional e configuração de expansões e monopólios. Entender os formatos de inserção, atuação e relações institucionais, gera-se a especulação de como cada cenário se envolve com os impactos de oferta e demanda. O *policymaking* e as atribuições de funções não estão claramente delimitadas, o que demonstra o interesse mercadológico acima do direito social, sobretudo quando se envolve com os dilemas de atração e repulsão por parte do empresariado, quanto pela necessidade do escoamento da produção.

O papel das políticas de transporte e seu planejamento é assegurar toda a segurança operacional e social de acessibilidade e mobilidade do transporte, cuja questão coletiva deverá ser pensada conforme as demandas em específico. Nota-se, portanto, uma falta de discussão sobre as temáticas e o provimento necessário, de modo que o transporte e seus circuitos enfrentam uma conjuntura de sobrevivência face à precarização operacional existente na cidade de Santarém.

A partir disso, entende-se a clara necessidade de usar como interpretação, o materialismo histórico-dialético, no entender das cronologias e como o contexto histórico do transporte de Santarém são particulares, ao compreender toda a dinâmica local em um capital oriundo da região. Nisso, a questão periurbana, caracterizada principalmente pelos impactos do modo de vida urbano e a tentativa de conservação dos panoramas rurais, desde a paisagem, até a atuação dos agentes, deve ser pensada de uma forma diferenciada, em que a infraestrutura e a dinâmica espacial sejam consideradas para que a questão de causa-efeito possa ser debatida para proposição de melhorias e uma melhor gestão e planejamento, cujas atuações geram impactos na eficiência e eficácia da oferta e da ampliação de demanda e suas satisfações.

REFERENCIAIS

AFONSO, H. C. A. H.; SANTOS, M. P. S. “Práticas de gestão em transportes coletivos urbanos por ônibus: caso de empresas no Rio de Janeiro”. **Revista Produção e Desenvolvimento**, vol. 1, n. 1, 2015.

CARVALHO, C. H. *et al.* **Tarifação e financiamento da operação do transporte público**. Brasília: IPEA, 2013.

CARVALHO, C. U. *et al.* “A incidência das desvantagens de transporte segundo as características socioeconômicas do indivíduo em áreas rurais e periurbanas”. **Anais do 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes**. Brasília: ANPET, 2020.

CARVALHO, C. U. **Transporte e exclusão social: um estudo de caso nas áreas rurais e periurbanas da cidade de Itirapina – SP** (Dissertação de Mestrado em Engenharia Urbana). São Carlos: UFSCAR, 2019.



CARVALHO, C. U.; SANCHES, S. P.; CAVALCA, D. L. “Transporte público em áreas rurais: uma análise bibliométrica”. **Anais do XXXI Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte**. Recife: ANPET, 2017.

CASTRO, C. J. N. **Transporte Público de Passageiros**: uma análise sobre as Territorialidades das empresas de ônibus urbano regulamentadas na Região Metropolitana de Belém (2000-2012) (Dissertação de Mestrado em Geografia). Belém: UFPA, 2015.

CORRÊA, R. L. “Sobre Agentes Sociais, Escala e Produção do espaço”. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. A. B. **A Produção do Espaço Urbano**: Agentes e Processos, Escalas e Desafios. São Paulo: Editora Contexto, 2018.

CRUZ, J. A.; CARVALHO, N. A. “Transporte Urbano de Passageiros”. In: VALENTE, A. M. *et al.* **Qualidade e Produtividade nos Transportes**. São Paulo: Editora Cengage Learning, 2015.

FERRAZ, A. C.; TORRES, I. E. **Transporte Público Urbano**. São Carlos: Rima Editora, 2004.

GOMES, T. V. **Santarém**: uma articulação possível entre urbanização e natureza (Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Belém: UFPA, 2017.

HENRY, E. “OnibuCad, cadastramento tipológico e dinâmica de escala da viação”. In: BRASILEIRO, A.; HENRY, E. (orgs.). **Viação Ilimitada**: Ônibus das Cidades Brasileiras. São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999.

OJIMA, R.; HOGAN, D. J. “Crescimento Urbano e Peri-Urbanização: Redistribuição Espacial da População em Novas Fronteiras da Mudança Ambiental”. **Anais do IV Encontro da Associação Nacional de Pesquisa**. Campinas: ANPPAS, 2008.

OLIVEIRA NETO, T. “Transporte Público em Manaus: Elementos iniciais para um debate contemporâneo”. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, vol. 11, 2022.

OLIVEIRA NETO, T.; NOGUEIRA, R. J. B. “Análises Geográficas da reorganização do Sistema de Transporte Coletivo Urbano da Cidade de Manaus”. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, vol. 17, 2024.

OLIVEIRA, J. G. R. **A importância do sistema de transporte coletivo para o desenvolvimento do município de Campo Grande-MS** (Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Local). Campo Grande: UCDB, 2003.

REBELLO, Y. A. P. **A Implantação de políticas públicas “espaciais” em assentamentos periurbanos**: uma análise do processo de constituição do Assentamento Mártires de Abril, Mosqueiro-PA (Dissertação em Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Belém: UFPA, 2017.

REBELLO, Y. A. P. *et al.* “Políticas de habitação e a urbanização periurbana na Amazônia: o caso do Assentamento Mártires de Abril, Mosqueiro, Belém”. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, vol. 21, n. 1, 2019.

SÁ, M. E. R. *et al.* “O rural-urbano em Santarém: interfaces e territórios produtivos”. In: CARDOSO, A. C. D. (orgs.). **O rural e o urbano na Amazônia**: diferentes olhares em perspectivas. Belém: Editora da UFPA, 2006.



SANTOS, A. C. **Uso do Território e dinâmicas territoriais na região da rodovia Santarém-Curuá-Una (PA-370):** o exemplo da realidade da comunidade Boa Esperança (Tese de Doutorado em Sociedade, Natureza e Desenvolvimento). Santarém: UFOPA, 2020.

SANTOS, A. C.; COSTA, I. C. N. P. “Território e povoamento na Amazônia: o caso da comunidade de Boa Esperança, Santarém (PA)”. **Amazônia Investiga**, vol. 9, 2020.

SANTOS, G. A. N. “O papel do transporte coletivo frente as comunidades quilombolas do município de Santarém - PA”. **Anais do I Seminário Internacional sobre Direitos Humanos e Empresas**. São Luís: UFMA, 2021.

SANTOS, G. A. N. **Entre idas e vindas:** dinâmicas do transporte coletivo na área metropolitana de Santarém - PA (Dissertação de Mestrado em Geografia). Manaus: UFAM, 2022.

SANTOS, G. A. N. **Territorialidade empresarial do transporte coletivo:** as configurações e dissidências da empresa Perpétuo Socorro Santarém (Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Geografia). Belém: IFPA, 2024.

SANTOS, M. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Editora Hucitec, 2004.

SANTOS, M. **O espaço cidadão.** São Paulo: Editora da USP, 2020.

SANTOS, M. **O espaço dividido:** os dois circuitos da Economia Urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Editora da USP, 2004.

SANTOS, M. **O espaço dividido:** os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2 ed. São Paulo: Editora da USP, 2008.

SENNA, L. A. S. **Economia e Planejamento dos Transportes.** Rio de Janeiro: Editora Elsevier, 2014.

TRINDADE JR., S. C. “Pensando a modernização do território e a urbanização difusa na Amazônia”. **Mercator**, vol. 14, 2015.

TRINDADE, G. O. **A cidade & a soja:** impactos da produção e da circulação de grãos nos circuitos da economia urbana de Santarém-Pará (Dissertação de Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento). Belém: UFPA, 2015.

VALE, A. R. **Expansão urbana e plurifuncionalidade no espaço periurbano do município de Araraquara (SP)** (Tese de Doutorado em Geografia). Presidente Prudente: UNESP, 2005.

VALENTE, A. M. *et al.* **Gerenciamento de Transporte e Frotas.** São Paulo: Editora Cengage Learning, 2016.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento:** reflexões e propostas. São Paulo: Editora Annablume, 2000.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte Urbano:** Espaço e Equidade. São Paulo: Editora Annablume, 2001.

VIEL, E. U. *et al.* “Qualidade da Água do Aquífero Alter do Chão: comunidade Jacamim, zona rural do Oeste do Pará, Amazônia, Brasil”. **Revista Internacional de Gestão Científica e Turismo**, vol. 10, n. 1, 2024.



BOLETIM DE CONJUNTURA (BOCA)

Ano VII | Volume 24 | Nº 72 | Boa Vista | 2025

<http://www.ioles.com.br/boca>

Editor chefe:

Elói Martins Senhoras

Conselho Editorial

Antonio Ozai da Silva, Universidade Estadual de Maringá

Vitor Stuart Gabriel de Pieri, Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Charles Pennaforte, Universidade Federal de Pelotas

Elói Martins Senhoras, Universidade Federal de Roraima

Julio Burdman, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Patrícia Nasser de Carvalho, Universidade Federal de Minas Gerais

Conselho Científico

Claudete de Castro Silva Vitte, Universidade Estadual de Campinas

Fabiano de Araújo Moreira, Universidade de São Paulo

Flávia Carolina de Resende Fagundes, Universidade Feevale

Hudson do Vale de Oliveira, Instituto Federal de Roraima

Laodicéia Amorim Weersma, Universidade de Fortaleza

Marcos Antônio Fávaro Martins, Universidade Paulista

Marcos Leandro Mondardo, Universidade Federal da Grande Dourados

Reinaldo Miranda de Sá Teles, Universidade de São Paulo

Tiou Kímar Clarke, University of Technology, Jamaica